

Trafics d'armes par voie maritime

Un phénomène difficile à surveiller

Par **Jihan Seniora** en collaboration avec **Quentin Royet**

26 juin 2012

Résumé

Cette note d'analyse fait le point sur les principales dynamiques des trafics d'armes par voie maritime et les contrôles possibles pour les réduire. Après un exposé de l'ampleur et la complexité du transport des marchandises par la mer, les principaux aspects du trafic d'armes par voie maritime et plus particulièrement la problématique des pavillons de complaisance et le phénomène de conteneurisation seront analysés. Bien que les volumes de marchandises transportés quotidiennement à travers les mers rendent les tâches de contrôle et de surveillance très laborieuses, celles-ci restent néanmoins possibles et nécessaires. Plusieurs autorités étatiques ont un rôle à jouer dans le cadre de la lutte contre le trafic d'armes par voie maritime, que ce soit au plan de la sûreté portuaire, des douanes ou des licences d'armes.

Mots clés : transport maritime, trafics d'armes, conteneurisation, contrôles des transferts d'armes, licences, exportations, transit, autorités de l'État du port, douanes.

Abstract

Arms trafficking by sea: A phenomenon difficult to monitor

This Paper analyses the main dynamics of arms trafficking by sea. It first explains the magnitude and the complexity of the operation of maritime transport. It goes on exploring the main aspects of arms trafficking by sea, in particular the use of flags of convenience and containerization. Although it is difficult to monitor and control the volumes of goods transported daily by sea, several State authorities have a role to play in the fight against arms trafficking by sea: State port control, customs and arms licensing authorities.

Keywords : maritime transport, arms trafficking, containerization, arms transfers controls, licences, export, transit, state port control, customs.

Citation :

SENIORA Jihan et ROYET Quentin, *Trafics d'armes par voie maritime, un phénomène difficile à surveiller*, Note d'Analyse du GRIP, 26 juin 2012, Bruxelles.

URL : http://www.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES_ANALYSE/2012/NA_2012-06-26_FR_J-SENIORA.pdf



Introduction

Alors que le trafic d'armes est un phénomène aussi vieux que la guerre elle-même, plusieurs études ont démontré que les processus liés à la mondialisation et les évolutions du secteur du transport en général ont augmenté les risques de trafic et de détournement des armes lors de leur déplacement physique¹.

Le constat actuel n'est pas très optimiste : le transport maritime est le mode privilégié de transport pour le trafic de biens déstabilisateurs². Les découvertes de cargaisons illicites d'armes et de biens à double usage en provenance ou à destination de la Corée du Nord et de l'Iran font régulièrement la une des journaux. Alors que la communauté internationale a porté une attention particulière à ces deux pays³, le trafic d'armes par voie maritime est un phénomène généralisé qui implique des entités étatiques et non étatiques de tous les continents. À cet égard, le transport maritime demeure le moyen de transport le plus prisé pour les transferts d'armes – tant l'armement conventionnel majeur que les armes légères et de petit calibre (ALPC) et leurs munitions – vers les régions en conflit sur le continent africain⁴ mais aussi à destination d'acteurs non étatiques à travers le monde (Colombie, Somalie...)⁵.

Face à ces réalités, les capacités de contrôle et de surveillance semblent néanmoins limitées. « Seuls 2% des 500 millions de conteneurs assurant 90% du commerce international qui se déplaçaient par voie maritime étaient contrôlés chaque année », affirmait Ban Ki-Moon en avril 2012 lors d'une session du Conseil de sécurité des Nations unies⁶. Les cas découverts et étudiés de trafic d'armes par la mer ne semblent dès lors que représenter la partie émergée de l'iceberg.

Cette note d'analyse a pour objectif de faire le point sur les principales dynamiques et dimensions du trafic d'armes par voie maritime. Dans un premier temps, le cadre général du transport maritime sera posé. L'exposé des tendances (chapitre 1) et des logiques du secteur du transport maritime (chapitre 2) permettra de comprendre l'ampleur et la complexité de l'opération du déplacement physique des marchandises par la mer, tant concernant les méthodes que les acteurs impliqués et les documents requis.

1. Voir notamment GRIFFITHS Hugh, WILKINSON Adrian, *Guns, Plans and ships: Identification and disruption of clandestine arms transfers*, SEESAC, Belgrade, août 2007.

2. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *Maritime transport and destabilizing commodity flows*, SIPRI Policy Paper n° 32, janvier 2012. Les « trafics de biens déstabilisateurs » ou « transferts déstabilisateurs » couvrent les trafics d'armes, de drogues et d'autres biens illicites.

3. Ces États sont en effet sous le coup d'embargos des Nations unies sur les armes.

4. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 1-2.

5. Certains groupes armés non étatiques disposent même de navires marchands. Par exemple, les Tigres de libération de l'Eelam tamoul (LTTE) étaient passés maître dans l'approvisionnement en armes par voie maritime. Ils avaient mis en place une douzaine de compagnies de transport étrangères et une flotte d'une dizaine de navires immatriculés au Honduras, au Panama ou au Libéria. Ils menaient majoritairement des activités commerciales licites mais étaient également utilisés pour transporter du matériel militaire comme des armes et des munitions. Annuaire sur les armes légères 2002, *Évaluer le coût humain*, Bruxelles, 2002, p. 144.

6. Conseil de sécurité, *Le Conseil de sécurité demande un rapport complet sur les efforts en vue d'aider les États à lutter contre les mouvements transfrontaliers illicites*, 6760^e séance.

<http://www.un.org/News/fr-press/docs/2012/CS10624.doc.htm>

Dans un deuxième temps, les principaux aspects du trafic d'armes par voie maritime seront mis en lumière et, plus particulièrement, la problématique des pavillons de complaisance et les dynamiques inhérentes au phénomène de conteneurisation (chapitre 3).

Enfin, on s'interrogera sur le caractère présenté comme inéluctable du trafic d'armes par voie maritime. Si les volumes de marchandises transportés quotidiennement à travers les mers et les océans rendent les tâches de contrôle et de surveillance très laborieuses, celles-ci restent néanmoins possibles et nécessaires. Aussi, plusieurs autorités étatiques ont un rôle à jouer – chacune à leur niveau – dans le cadre de la lutte contre le trafic d'armes par voie maritime (chapitre 4). En plus des autorités en charge de la sûreté portuaire (contrôle par l'État du port) et des douanes, les autorités en charge des licences d'armes ont un rôle à jouer dans la réduction du commerce illicite des armes en renforçant, entre autres, les contrôles sur le commerce légal⁷. Au lieu de concevoir le transport comme une étape secondaire et technique, il serait pertinent d'inclure des informations sur les opérateurs maritimes et l'étape du transport pour aider à la décision d'autoriser une transaction.

Pour aider le lecteur, un lexique du transport maritime et des cas d'études de trafics d'armes par voie maritime sont fournis en annexe.

1. Le transport maritime en quelques chiffres

Plus de 80% du commerce international passent par la mer⁸. Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), le pourcentage des biens transportés par voie maritime s'approcherait davantage des 90%⁹. Ce pourcentage très élevé est significatif de la dépendance développée dans le cadre de la mondialisation vis-à-vis de l'industrie mondiale du transport de marchandises. On parle actuellement de « maritimisation » du commerce international¹⁰.

Selon l'Étude annuelle sur les transports maritimes produite par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), plus de **8,4 milliards de tonnes de marchandises ont été chargées en 2010**¹¹. La capacité de transport de la flotte mondiale était estimée à **1,4 milliard de tonnes de port en lourd (tpl)** en janvier 2011, soit une évolution de 63% par rapport à 2004¹². En poids, le transport aérien mondial de marchandises est négligeable comparé au transport maritime¹³.

7. La très grande majorité des armes sur le marché noir ont été légales à un moment de leur vie. Elles ont été produites légalement, vendues ou transférées de manière légale à un moment donné avant de passer dans la sphère illicite. MARSH, Nicholas, *Two sides of the same coin? The legal and illegal trade in small arms*, The Brown Journal of World Affairs, vol. 9, n° 1, printemps 2002.

8. GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 1.

9. L'Organisation maritime internationale (OMI ou IMO en anglais) est un organe des Nations unies en charge de la sûreté (safety) et la sécurité (security) du transport maritime ainsi que de la prévention de la pollution maritime par les navires. Chaque navire a un numéro IMO unique qu'il garde toute la durée de sa vie même si le nom ou le pavillon du navire change. Voir le site Internet de l'IMO. <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

10. PALSSON Gylfi, HARDING Alan, RABALLAND Gaël, *Port and Maritime transport challenges in West and Central Africa*, World Bank, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program, Working Paper n° 84, mai 2007. <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/SSATP-WorkingPapers/ssatpwp84.pdf>

11. United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime transport 2011*, UNCTAD/RMT/2011, p. 7. [http://unctad.org/en/pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx/fr/docs/_en.pdf](http://unctad.org/en/pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx/fr/docs/_en.pdf)

12. Le tonnage de port en lourd est l'unité de base utilisée pour exprimer le nombre de tonnes de marchandises qu'un navire est autorisé à porter (chargement maximum qu'un navire peut emporter). Voir le lexique des termes



Emma Maersk (Nick Souza Photography – MaritimeTraffic.com)

Le secteur se caractérise par une forte concentration de la **propriété** des navires. En 2011, les propriétaires de nationalité grecque détenaient à eux seuls plus de 16,17% du tonnage de port en lourd au monde. La Grèce est suivie de près par le Japon (15,8%), l'Allemagne (9,2%) et la Chine (8,6%), la Corée du Sud (3,79%) et les États-Unis (3,71%)¹⁴.

Tous les navires commerciaux sont dans l'obligation d'être enregistrés sous un **pavillon d'immatriculation** et sont

considérés comme ayant la nationalité du pavillon (et non celle du propriétaire). L'État de pavillon est responsable de la mise en œuvre et de l'application des lois concernant la sûreté à bord du navire, les standards environnementaux et les conditions de travail¹⁵. En termes de juridiction, l'État de pavillon a juridiction exclusive sur le navire en eaux internationales. Ceci signifie que, dans ce cas précis, les autorités d'un autre État (garde-côtes, police, ...) ne peuvent contrôler un navire suspect qu'avec l'autorisation de l'État de pavillon. En janvier 2011, les 35 premiers pavillons d'immatriculation représentaient 93,8% de la flotte mondiale et les 5 premiers 52,6%¹⁶.

Le navire ne bat pas automatiquement pavillon du pays de son propriétaire. Au contraire, la CNUCED souligne que plus de 68% du tonnage mondial bat **pavillon étranger**¹⁷. Cela signifie que la très grande majorité des États d'immatriculation fournissent leur pavillon à des navires appartenant à des nationaux d'autres pays. Parmi les pavillons étrangers, se distinguent les « **pavillons de libre immatriculation** » à savoir notamment Antigua-et-Barbuda, les Bahamas, Chypre, l'île de Man, le Libéria, Malte, les îles Marshall et le Panama¹⁸.

Le terme « **pavillons de libre immatriculation** » est utilisé comme synonyme de l'expression « **pavillon de complaisance** » sans la connotation péjorative attachée à cette dernière. La majorité des pavillons de libre immatriculation sont connus pour leurs lois laxistes en termes environnementaux, financiers, fiscaux, de sécurité et de travail. La recherche d'avantages fiscaux et administratifs mais aussi de discrétion figurent parmi les motivations qui poussent les

juridiques et techniques, WKTransport-Logistique.

http://www.wk-transport-logistique.fr/lexique/index.php?lexique_id=29&deplis=3,3.3.&selectionnes=3.3#lex_top

13. Un des plus grands porte-conteneurs en activité, l'Emma Maersk, a une capacité de 11.000 EVP (environ 155.000 tonnes) ce qui équivaut à plus d'1 fois et demi la capacité de la flotte mondiale d'avions de transport de fret. Voir DANSSAERT Peter, FINARDI Sergio, *The arms flyers, commercial aviation, human rights, and the business of war and arms*, IPIS, TA-R, juin 2011.

14. Review of Maritime Transport 2011, *loc. cit.*, p. 43.

15. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 11.

16. Review of Maritime Transport 2011, *loc. cit.*, p. 46.

17. *Ibidem*.

18. *Ibid.*, p. 49.

propriétaires à enregistrer leur navire sous pavillon étranger. Ça leur permet d'employer une main-d'œuvre peu onéreuse. Quelle que soit la nationalité de l'équipage, il sera rémunéré en fonction des réglementations du pays de pavillon du navire¹⁹. La Fédération internationale des ouvriers du transport maintient une liste de 32 États considérés comme « pavillon de complaisance » ou « drapeau de convenance » et contre lesquels elle mène campagne afin d'améliorer les conditions de travail des marins²⁰.

Notons également que la flotte de porte-conteneurs est majoritairement exploitée par des sociétés de transport maritime de ligne, qui ne sont pas nécessairement propriétaires des navires, mais qui les utilisent pour fournir des services réguliers de transport conteneurisé. En janvier 2011, les 20 plus importantes sociétés exploitaient plus de 70% de cette flotte. En tête de la liste, se trouvent la compagnie danoise Maersk Line, la compagnie suisse MSC et la compagnie française CMA-CGM²¹.

Il existait au début de l'année 2011, **4.868** porte-conteneurs dits purs ou intégraux²² sur les 103.392 navires commerciaux, toute catégorie confondue²³. Ces porte-conteneurs ont une capacité totale de **14 millions de conteneurs**²⁴. La capacité moyenne des porte-conteneurs les plus récents s'élève à 4.810 d'équivalents vingt pieds (EVP)²⁵. Le nombre total de conteneurs a quasi quadruplé en 20 ans traduisant l'importance grandissante de la conteneurisation dans le commerce mondial : en 1991 on estimait qu'il y avait 7 millions d'EVP en usage pour le commerce maritime pour 29 millions d'EVP en janvier 2011²⁶.

Les terminaux à conteneurs doivent continuellement traiter des importants volumes du trafic conteneurisé. Selon la CNUCED, la capacité de traitement totale des terminaux à conteneurs (autrement dit le volume du trafic portuaire conteneurisé) est estimée en 2010 à **531,4 millions d'EVP** alors qu'en 1990 le débit des ports à conteneurs était de 85 millions d'EVP²⁷. Selon l'efficacité des ports, jusqu'à 425 conteneurs à l'heure peuvent être traités dans les grands ports asiatiques²⁸.

Vu les volumes transportés quotidiennement, le phénomène de conteneurisation a révolutionné le commerce international en permettant de réduire les coûts et gagner du temps. La

19. *Ibid.*, p. 45.

20. Pour plus d'informations se référer au site Internet de la Fédération internationale des ouvriers du transport.
<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm>

21. Review of maritime transport 2011, *loc. cit.*, p. 45.

22. C'est-à-dire les navires entièrement et uniquement aménagés pour le transport des conteneurs.

23. Les navires de charges à cale sèche transportent des marchandises solides, sous différentes formes : caisses, conteneurs, vrac, etc. On retrouve sous cette catégorie : les porte-conteneurs, les cargos polyvalents, les vraquiers, les navires frigorifiques, les rouliers. À ce type de navires s'ajoutent les navires de charge à cargaison liquide (navire-citerne...), les remorqueurs, les bateaux de pêche.... Review of Maritime Transport 2011, *loc. cit.*, p. 36.

24. Review of Maritime Transport 2011, *loc. cit.*, p. 75.

25. *Ibid.*, p. 39. L'unité d'équivalent vingt pieds ou EVP (Twenty Feet Equivalent Unit TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. Un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP et un conteneur de 40 pieds en vaut 2. Un conteneur typique peut contenir entre 20 et 25 tonnes de cargaison. La capacité des plus grands porte-conteneurs au monde peut atteindre plus de 15.000 EVP. Voir le site Internet Marine Traffic
<http://www.marinetraffic.com/ais/shipdetails.aspx?mmsi=220417000>

26. Review of Maritime Transport 2011, *loc. cit.*, p. 39.

27. *Ibid.*, p. 86.

28. *Ibid.*, p. 64.

conteneurisation est le produit de la combinaison de deux technologies : l'unitisation – processus de consolidation de petits paquets en de plus larges unités (comme des conteneurs) – et le transport multimodal – le conteneur peut passer d'un mode de transport à un autre (maritime, terrestre,...), sans devoir être déballés et réemballés. Celles-ci sont accompagnées de méthodes de transbordement largement automatisées²⁹.

À l'heure actuelle, le transport international de marchandises est un réseau de transport complexe et ouvert où le transport par voie maritime ne représente souvent qu'un maillon de la chaîne de transport. Comme nous le verrons dans le chapitre suivant, l'acheminement porte-à-porte d'un conteneur maritime suppose l'intervention d'environ 25 acteurs différents, l'établissement de 30 à 40 documents, l'utilisation de 2 à 3 modes différents de transport et la manutention du conteneur dans 12 à 15 sites différents³⁰.

2. Le transport maritime des armes : Une étape complexe et technique

Toute exportation implique un déplacement physique des marchandises d'un pays à un autre. Ceci est tout aussi vrai pour les exportations d'armes. Celles-ci bougent physiquement du fabricant à l'utilisateur final. Le transport physique des armes est généralement vu par les autorités étatiques comme une étape technique et secondaire qui ne mérite pas une attention particulière. Les transferts d'armes ont été progressivement intégrés dans le contexte plus global du commerce international : **les armes sont ainsi majoritairement traitées avec les mêmes procédures logistiques que celles utilisées pour transporter les autres marchandises**³¹. Depuis la fin de la Guerre froide, les gouvernements et les entités commerciales impliquées dans les transferts d'armes ont ainsi fait appel de manière croissante à la sous-traitance et, particulièrement, aux services de courtiers et de transporteurs capables d'agir vite et dans des contextes variés, utilisant les routes commerciales et leurs navires commerciaux³². Les dynamiques de sous-traitance et de privatisation ont éloigné la chaîne d'approvisionnement des équipements militaires de même que tous les acteurs impliqués de tout contrôle étatique. Elles ont, de ce fait, augmenté les risques de détournements et de trafics illicites.

La complexité de la chaîne d'approvisionnement rend la surveillance et le contrôle de l'étape du transport des marchandises compliqués mais également nécessaires et cruciaux. Ce chapitre a pour objectif de disséquer l'opération de transport maritime pour mettre en exergue le réseau complexe de mouvements, d'acteurs, d'interactions et de documents que crée l'acheminement d'un conteneur maritime et les aspects sur lesquels il est nécessaire de renforcer le contrôle (*Voir annexe n° 1 : Chaîne d'approvisionnement par voie maritime : déplacement physique, acteurs commerciaux et étatiques et documents*).

Premièrement, l'itinéraire d'un conteneur implique une série de **lieux** où il sera stocké et déplacé ; et cela du pays d'origine au pays de destination en passant par le ou les pays de transit. Le conteneur rentre dans le flux commercial : de l'usine au port, en passant par des entrepôts et des

29. GOUEL Christophe, KOUSNETZOFF, Nina, SALMAN, Hassan, *loc. cit.*, p. 16 et p. 20.

30. Comité des Transports maritimes de l'OCDE, *La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques*, OCDE, 2003, p. 25. <http://www.oecd.org/dataoecd/5/33/18521653.pdf>,

31. Amnesty International, *Dead on time – arms transportation, brokering and the threat to human rights*, mai 2006, p. 7.

32. SENIORA Jihan, *Le contrôle du transport aérien des armes légères, État des lieux et défis*, Rapport du GRIP, 2009/12.

infrastructures de transport (routes, plateforme intermodale...), puis du port du pays importateur aux mains de l'utilisateur final des biens.

Deuxièmement, **différents acteurs commerciaux** sont impliqués dans le bon déroulement de l'opération de transport maritime : le propriétaire du bateau, l'opérateur commercial, le transporteur, le transitaire, l'affréteur, l'expéditeur de la marchandise, le destinataire ou encore l'équipage du navire (dont le capitaine et les officiers).

Si certains acteurs peuvent être amenés à gérer plusieurs étapes du transport – diminuant le nombre d'acteurs impliqués dans une transaction –, dans la majorité des cas, les logiques de sous-traitance et de privatisation se traduisent par la participation d'un nombre varié d'entités commerciales. De plus, chacune d'entre elles peut être de nationalité différente.

Aux entités commerciales, s'ajoutent un panel d'autorités étatiques qui peuvent exercer leur contrôle à divers moments de la chaîne d'approvisionnement : des autorités amenées à contrôler les transferts de marchandises spécifiques – comme les autorités de licences qui autorisent l'exportation des armes – aux diverses autorités portuaires (douanes, contrôle par l'État du port). Ces autorités sont actives dans l'État d'exportation, le ou les pays de transit et l'État d'utilisation.

Enfin, comme le démontre un rapport d'Amnesty International, **divers documents** sont requis à différentes étapes du transfert par voie maritime :

- « documents concernant la transaction (facture commerciale, demande de devis, appel d'offres, invitation, offres, facture pro-forma, avis d'expédition...) ;
- documents concernant le paiement (lettres de crédit...) ;
- documents concernant le transit et la manutention portuaire (instruction d'envoi, instructions d'expédition, attestation de prise en charge FIATA³³, reçu d'entrepôt FIATA...) ;
- documents concernant le transport (divers types de connaissements maritimes, manifeste, connaissement de transport multimodal FIATA, certificat de transport, assurances....) ;
- documents liés aux contrôles du secteur (déclarations pour les produits dangereux³⁴, document administratif unique),
- documents liés à la marchandise (licences (exportation, transit, transbordement, importation), certificat d'utilisateur final...) »³⁵.

Selon une étude de l'OCDE, chaque transaction peut faire intervenir jusqu'à 40 documents distincts³⁶.

Comme nous le verrons plus loin, vu les volumes de marchandises, certaines entités commerciales et autorités étatiques dépendent des documents pour mener à bien leurs activités. Par exemple, les services de douane comptent sur les informations contenues dans les documents pour déterminer, en connaissance de cause, les conteneurs à inspecter. Le contenu des documents varie selon le moment de rédaction et leur but. Face au nombre important de documents, l'enjeu actuel ne se trouve pas au niveau de la fourniture de l'information mais davantage au niveau du partage de l'information et des canaux de communication entre les autorités en charge d'autoriser, de surveiller et de contrôler une transaction.

33. Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

34. Les navires qui veulent transporter des biens dangereux doivent avoir une déclaration de produits dangereux ou un manifeste de produits dangereux.

35. Amnesty International, *loc. cit.*, p. 40-41.

36. Comité des Transports maritimes de l'OCDE, *loc. cit.*, p. 28.

3. Dynamiques des trafics d'armes par voie maritime

Une importante étude a été récemment menée par le SIPRI concernant les dynamiques des trafics d'armes et de drogues par voie maritime. Basée sur une base de données des incidents maritimes depuis les années 1980 (Vessel and Maritime Incidents Database³⁷), cette étude unique en son genre souligne les principales tendances marquant l'usage de navires commerciaux dans les réseaux des trafics internationaux³⁸. Les trafiquants ont su tirer avantage des conséquences de la mondialisation, de l'ampleur et de la complexité du transport maritime, à savoir plus particulièrement la conteneurisation et l'utilisation des pavillons de complaisance. L'étude met également en évidence que les acteurs commerciaux peuvent être impliqués à divers degrés dans les trafics : allant d'un très haut degré de complicité ou de négligence flagrante du propriétaire du navire, de l'opérateur ou de membres de l'équipage, à l'absence totale d'implication de ceux-ci³⁹.

3.1. Pavillon de complaisance et propriétaires occidentaux

La majorité des navires impliqués dans des trafics naviguent sous pavillon de complaisance tout en appartenant à des entreprises établies dans des États membres de l'Union européenne, de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ou de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (*voir les cas d'étude en annexe*).

Cette pratique est significative de l'ingéniosité dont font preuve les trafiquants : cela leur permet de mener leur activités au-delà de tout soupçon en utilisant des navires appartenant majoritairement à des entreprises occidentales et sans le poids des régulations strictes en battant pavillon d'États qui ne contrôlent que de façon limitée leur flotte marchande. Ceci est d'autant plus avantageux que dans les eaux internationales la juridiction compétente est toujours celle de l'État du pavillon du navire.

Les chiffres sont stupéfiants : plus de 70% des navires impliqués dans des trafics déstabilisateurs naviguent sous pavillon de complaisance comme le Panama, le Honduras, Belize et le Libéria⁴⁰. Et plus de 60% des navires impliqués dans ceux-ci entre 1991 et 2011 ont des propriétaires effectifs basés au sein d'un État membre de l'UE, de l'OTAN ou de l'OCDE⁴¹. Le plus souvent, dans ces cas, le propriétaire, l'opérateur commercial et les membres d'équipage ne sont pas impliqués directement dans les trafics. Les trafiquants utilisent des conteneurs commerciaux transportés par des navires appartenant aux grandes sociétés de transport maritime de ligne. Celles-ci, vu les volumes qu'elles traitent quotidiennement, n'ont ni le temps ni la responsabilité de vérifier physiquement le contenu de tous les conteneurs (*voir annexe n°3*). Les propriétaires de navires et les transporteurs n'ont souvent que les documents « pris pour argent comptant » pour avoir une idée du contenu des conteneurs. Dans les cas avérés de trafic avec un haut degré de complicité de ces acteurs, les propriétaires sont souvent issus de pays sous sanctions internationales comme

37. Vessel and Maritime Incidents Database. <http://www.sipri.org/research/security/transport/vmid>

38. Dans cette base de données, sont consignées les informations suivantes : le numéro IMO, l'année de construction du bateau, le nom du bateau, le pavillon, le nom du propriétaire, les pays où il a été localisé, l'opérateur commercial et le type de navires (et son historique, s'il change de nom par exemple).

39. GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 7-9.

40. *Ibid.*, p. 15-18.

41. *Ibid.*, p. 20.

l'Iran et la Corée du Nord ou de pays considérés comme des paradis fiscaux comme le Belize et le Panama⁴².

3.2. Conteneurisation et techniques de dissimulation

Les types de navires les plus communément employés dans le cadre des trafics sont généralement **des navires de charge** et des **porte-conteneurs**. La conteneurisation est devenue une méthode de plus en plus utilisée par les trafiquants d'armes. Elle a rendu la tâche d'inspection ardue vu le nombre de conteneurs que peuvent transporter ces types de navires. On estime à l'heure actuelle que seulement 2% des conteneurs de transport font l'objet d'inspections par les douanes⁴³. De plus, le nombre d'acteurs intervenant dans la transaction a un impact considérable quant à la responsabilité attachée à la garde et à l'intégrité de la marchandise. Hugh Griffiths parle, à cet égard, de diffusion de responsabilité juridique en raison du rôle spécifique de chaque acteur : « le chargeur est souvent la personne responsable légalement de la marchandise à la place du transporteur. On attend du chargeur qu'il vérifie la cargaison avant que le conteneur ait été scellé.

Pour les cargaisons conteneurisées, le manifeste de cargaison et le connaissance maritime⁴⁴, qui doivent être autorisés par le transporteur, utilisent un vocabulaire délibérément vague afin de protéger le transporteur au cas où les contenus sont mal déclarés. Ainsi les conteneurs ne peuvent en principe pas être ouverts et inspectés par le transporteur ou le propriétaire du navire : aussi longtemps que les scellés des conteneurs n'ont pas été falsifiés, le transporteur est généralement exonéré de la responsabilité⁴⁵. L'usage de porte-conteneurs garantit également l'« anonymat du conteneur » : il est en effet difficile de distinguer un conteneur d'un autre parmi les milliers transportés par un navire.

Il existe en outre une grande variété de techniques de dissimulation des marchandises illicites. Premièrement, l'usage d'étiquetage faux ou ambigu sur le contenu est très répandu. Il s'accompagne de documents falsifiés quant à la nature et la quantité de la marchandise, le destinataire, et l'utilisateur final déclaré au point de départ. Ceci peut concerner tant le manifeste, le connaissance maritime que les facturations et les diverses licences exigées selon la nature de la marchandise. Deuxièmement, les armes peuvent être dissimulées dans ou derrière d'autres types de marchandises ; souvent celles déclarées dans les documents (*voir les cas d'étude en annexe*). Troisièmement, les navires suivent des itinéraires complexes passant par des ports de transit et de transbordement connus pour leur manque de régulations et leur laxisme⁴⁶.

Enfin, beaucoup de choses peuvent se produire en eaux internationales (changement de noms, de propriétaires, *relooking* ...)⁴⁷. Celles-ci demeurent des zones difficiles à surveiller malgré l'usage croissant des technologies (satellite, radar...). Comme le signale SEESAC, « le transfert par voie maritime fournit un grand nombre d'opportunités de détournement en route vu qu'à la différence

42. *Ibid.*, p. 23.

43. *Ibid.*, p. 37.

44. Le connaissance maritime – document obligatoire pour le transport maritime – est l'équivalent de la lettre de transport aérien (Airway Bill).

45. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 36.

46. Panel of experts established pursuant to Resolution 1929 (2010), Final Report, p. 35 et p. 48-49.

<http://a-pln.org/wordpress/wp-content/uploads/2011/05/2011-05UNpanelofexpertsreportonIran-1.pdf>

47. WOOD Brian, PELEMAN Johan (ed.), *The arms fixers: Controlling the brokers and the shipping agents*, PRIO/ NISAT/ BASIC, novembre 1999.

<http://www.prio.no/NISAT/Publications/The-Arms-Fixers-Controlling-the-Brokers-and-Shipping-Agents/>

du transport aérien, lors duquel l'avion doit d'office se poser pour décharger, une partie de la cargaison peut être transférée à tout moment sur un autre navire dans les eaux internationales non surveillées »⁴⁸.

4. Quels contrôles possibles?

Bien que la tâche de contrôle semble à première vue incommensurable, elle est néanmoins essentielle et possible à différentes échelles et à divers degrés. Plusieurs autorités étatiques ont un rôle à jouer dans la surveillance et le contrôle du transport maritime et de transferts d'armements par voie maritime.

4.1. Les autorités de l'État du port

Les autorités de l'État du port occupent une position unique dans la chaîne de contrôle et de surveillance des navires grâce à des prérogatives qui leur permettent de mener des inspections sur les navires. Les officiers de l'autorité maritime d'un pays peuvent ainsi inspecter un navire étranger se trouvant dans un de ses ports pour vérifier s'il respecte les conventions internationales en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution marine⁴⁹.

L'âge du navire et son état général peuvent constituer un indicateur d'une possible implication dans des trafics de biens illicites. Ces navires ont généralement une moyenne d'âge de 21 ans. Dans les cas où le propriétaire, l'opérateur commercial ou d'autres parties semblent avoir été complices directs du transfert illicite, la moyenne d'âge des navires monte jusqu'à 27 ans. Les navires d'un certain âge ont souvent plus de difficultés à respecter les standards environnementaux et de sécurité. Ils ont déjà été impliqués dans des accidents antérieurs ou des incidents de pollution. Face à ce constat, un outil peut être très efficace : les contrôles et inspections menées par les autorités de l'État du port.

Les contrôles de l'État du port peuvent cibler les navires à faibles performances dans ces domaines et mener des inspections à leur bord, quel que soit leur pavillon d'immatriculation et sans devoir demander l'autorisation préalable de l'État de pavillon. Les autorités en charge de ces inspections ont ainsi un rôle unique à jouer dans le cadre de la lutte contre le trafic d'armes par voie maritime car elles représentent une des seules autorités à pouvoir faire valoir sa compétence sur des navires battant pavillon étranger. Lors de ces inspections, elles notent les irrégularités et les déficiences relevées et les transmettent à l'État de pavillon et à une série d'organismes privés comme IHS Fairplay, et Lloyd's List Intelligence afin qu'elles complètent les dossiers qu'elles possèdent sur chaque navire. Ces autorités peuvent détenir le navire dans le port jusqu'à ce que les déficiences soient corrigées et même imposer une interdiction d'accoster dans tous les ports sous un même régime de contrôle de sécurité portuaire. Tout retard lié à des mesures punitives prises par les autorités portuaires se traduit souvent par des coûts supplémentaires pour le transporteur et peut endommager une réputation.

Il existe à l'heure actuelle une série de Mémoires d'entente régionaux sur le contrôle des navires par l'État du port. Leur objectif est d'harmoniser les pratiques entre les autorités de contrôle des ports notamment en matière d'inspections afin de faire respecter au mieux les

48. GRIFFITHS Hugh, WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 12.

49. Voir le site Internet de l'IMO. <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>

diverses conventions internationales dans le domaine maritime⁵⁰. Le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'état du port (MoU de Paris) signé en 1982 regroupe les autorités en charge de la sécurité dans les ports des pays côtiers européens et nord-américains⁵¹. Le MoU de Paris publie régulièrement diverses listes des États de pavillons ou d'entités commerciales qui violent sévèrement les réglementations en place et les standards de sécurité ; l'inscription sur ces listes d'exclusion est décidée à la suite de plusieurs inspections⁵². Les pavillons ciblés par le MoU de Paris figurent parmi ceux sous lesquels naviguent les navires qui sont régulièrement impliqués dans des transferts illicites⁵³.

Les États signataires du MoU de Paris se sont également engagés à contrôler au moins 25 % du nombre de navires battant pavillon étranger entrés dans leurs ports⁵⁴. Il semble néanmoins que, dans la pratique européenne, nous sommes loin de ce pourcentage. Par recherche de facilité administrative et de gain de temps, les inspections se portent davantage sur des navires plus récents⁵⁵. Il n'en reste pas moins que les autorités de l'État du port peuvent réduire les tentatives de trafics d'armements par le biais de contrôle des navires aux faibles performances. Aux activités des autorités de l'État du port, s'ajoutent celles menées par les autorités douanières.

4.2. Les autorités douanières

Un des rôles traditionnels des douanes est de promouvoir l'activité économique légitime et combattre le commerce illicite. Dans ce cadre, il est du ressort des autorités douanières d'inspecter les cargaisons à exporter ou en transit et de détecter les violations des termes d'une licence ou les tentatives d'exporter des marchandises sans licence⁵⁶. Un travail doit donc être mené tant au niveau des documents qu'au niveau de la vérification de la cargaison pour s'assurer que le contenu corresponde aux informations fournies dans les documents.

50. Signalons, entre autres, le MoU de Tokyo (Asie-Pacifique), Acuerdo Vina des Mar (Amérique du Sud), le MoU de la Méditerranée, le MoU de l'Océan indien, le MoU de Riyad, le MoU de la Mer noire, le MoU des Caraïbes, le MoU d'Abuja.

51. Voir le site Internet du MoU de Paris. <http://www.parismou.org/>

52. Voir le site Internet du MoU de Paris. https://www.parismou.org/Inspection_efforts/Bannings/

53. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 30.

54. Au niveau européen, cet engagement a été repris dans la Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port). <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1995:157:0001:0019:FR:PDF>

55. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 29.

56. Small Arms Survey 2009, *Shadows of War*. Genève, 2009, p. 86.

Si, en théorie, les services douaniers jouent un rôle clé dans le contrôle physique des biens entrants, sortants et en transit, la pratique est bien différente. Premièrement, dans beaucoup d'États, la tâche confiée aux douanes dans le cadre de la prévention des trafics est assez neuve ou n'est pas considérée comme une priorité.



Terminal à conteneurs (Photograph: Chris Jackson/Getty Images)

Deuxièmement, un

contrôle systématique des cargaisons est très rare. Les douanes ne disposent pas toujours des ressources humaines et techniques pour effectuer systématiquement une vérification physique des cargaisons en raison des volumes considérables de biens entrants, sortants et en transit et des nécessités d'efficacité commerciale (rapidité du transport). Enfin, les douanes sont souvent plus attachées à collecter les revenus sur les biens entrants qu'à contrôler les flux de biens sortants ou en transit.

En réalité, moins de 2% des conteneurs sont inspectés par les douanes⁵⁷. Et, sur ces 2%, on peut estimer que la moitié est examinée car les autorités ont déjà des soupçons précis sur la cargaison. En outre, dans les cas où les services de renseignement sont au courant de chargements prohibés, ils hésitent parfois à intervenir et à communiquer les renseignements aux services douaniers car cela les empêcherait ensuite de remonter une filière⁵⁸.

On ne peut que souligner l'importance de la fourniture d'informations dans le cadre du travail des douanes. Si elles ont le droit d'examiner, d'inspecter et de vérifier le contenu d'une cargaison sur simple demande, les douanes basent une grande partie de leur travail sur les informations collectées, les évaluations de risques et la vigilance de douaniers expérimentés⁵⁹. Les contrôles au hasard ne sont pas efficaces. Les douanes ne contrôlent que sur la base de renseignements fiables. Pour le plus gros du volume des flux commerciaux, « les agents des douanes ne peuvent souvent que croire sur parole que ce qui est à l'intérieur du conteneur correspond effectivement à ce qui est indiqué sur les documents de fret »⁶⁰.

Le travail des douanes restent néanmoins indispensable en termes de contrôle des documents⁶¹. Celui-ci leur donne accès à des informations sur les marchandises, le mode de transport et les transporteurs qui ne sont pas disponibles à des étapes précédentes du transfert. Dans le cadre des efforts de lutte contre les transferts illicites d'armes par voie maritime, une attention particulière

57. GRIFFITHS Hugh et JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 37

58. *Trafic d'armes : les navires occidentaux impliqués*, *Le Monde*, 26 février 2012.

59. Entretien de l'auteure avec un ancien officier des douanes (6 février 2012).

60. *Trafic d'armes : les navires occidentaux impliqués*, *Le Monde*, 26 février 2012.

61. Les anomalies dans les documents peuvent être sources de découvertes d'irrégularités dans la cargaison comme le montre le travail des autorités finlandaises concernant le Thor Liberty (voir annexe n° 2).

devrait porter sur les possibilités d'améliorer les contrôles des documents, et les inspections physiques des douanes – ce qui requiert ressources mais également volonté politique. Les réseaux d'échange et de communication d'informations entre tous les acteurs étatiques amenés à jouer dans le domaine, à savoir notamment les organes en charge de l'octroi des licences d'armes, doivent également être développés.

4.3. Les autorités en charge de l'octroi des licences

Les autorités en charge de l'octroi des licences – tant du pays d'exportation que des pays de transit – ont un rôle à jouer dans le cadre du contrôle des transferts d'armes par voie maritime. Des contrôles stricts du commerce légal à l'étape de l'autorisation des licences peuvent diminuer les tentatives de trafic et de détournement lors du transport. La première étape du renforcement du rôle des autorités de licences est la prise de conscience qu'elles peuvent agir dans ce domaine.

L'autorisation d'exportation représente le feu vert pour la suite du transfert et le déplacement physique de la cargaison d'armes. Aussi, des informations concernant le transport, l'itinéraire et les prestataires du transport devraient idéalement être pris en compte dans l'évaluation des risques liées à l'octroi de la licence d'exportation, et cela en vue de réduire les opportunités de détournement des armes lors du voyage.

Le transfert physique des armes peut également impliquer différents États par lesquels ces armes transitent. Les contrôles effectués par l'État de transit viennent, dès lors, compléter les contrôles menés par l'État exportateur. Dans ce cadre, les demandes de licences de transit peuvent être utilisées comme un outil supplémentaire pour identifier et prévenir de potentiels risques de transferts illicites. Les autorités de l'État de transit peuvent avoir accès à des informations qui ne sont pas toujours accessibles lors de la demande de licences d'exportation en termes d'itinéraire, du mode de transport, des intermédiaires et transporteurs impliqués, la quantité des armes en transit... Ces informations requises dans le cadre de l'octroi d'une licence de transit peuvent renforcer la capacité des autorités de l'État de transit à mener une évaluation plus complète que celle menée par l'État exportateur.

Plusieurs indicateurs sont utiles lors de l'évaluation de risques menés pour l'octroi d'une autorisation. Premièrement, le pavillon du navire peut être un indicateur. Il serait opportun de garder à l'œil les navires battant pavillon de complaisance vu qu'ils ont tendance à être utilisés plus que d'autres dans des trafics. Deuxièmement, une analyse de l'itinéraire et des ports par lesquels le navire est passé et compte passer peut mettre en lumière des points de faiblesse dans le parcours du navire. Certains ports opèrent moins de contrôles que d'autres et sont connus pour être des points de transit pour des transferts illicites. Un troisième indicateur concerne le type de navires. Des informations peuvent permettre aux autorités de se rendre compte que le navire mentionné n'est pas approprié pour les distances qu'on peut déduire des informations concernant l'itinéraire⁶². Enfin, certains prestataires ont des antécédents et sont connus pour leur implication dans des transferts douteux.

Il existe à l'heure actuelle une variété de sources d'informations et de bases de données sur ces différents indicateurs. Elles peuvent être utilisées par les autorités de licences pour éclairer leurs décisions sur ces dimensions. Ces outils facilement accessibles fournissent des informations sur les

62. GRIFFITHS Hugh, WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 69. Des bases de données ont été créées afin de calculer les distances et la durée du voyage. Voir le site Internet de World Shipping Register <http://www.ships-register.com/> et <http://e-ships.net/> et de Sea Distances <http://sea-distances.com/index.htm>

navires commerciaux, leurs propriétaires ainsi que leurs activités de même pour les entités commerciales impliquées dans les diverses facettes du transport par voie maritime. Peuvent être utiles les rapports d'ONG, les rapports des groupes d'experts des Nations unies en charge de la surveillance des embargos, les listes noires établies aux niveaux national, régional et international, Lloyd List Intelligence seasearcher service⁶³, IMO Identification Number Website for Ships, Companies & Registered Owners⁶⁴... Les bases de données maintenues par Lloyds fournissent ainsi de nombreuses informations sur les navires, leurs propriétaires, leurs opérateurs (et leur localisation), les incidents dans lesquels les navires ont été impliqués, le pays d'immatriculation, l'historique, les itinéraires... Elles peuvent aider à déterminer la probabilité d'implication dans des transactions douteuses ou illicites.

Sachant que les acteurs étatiques reçoivent des informations différentes aux diverses étapes du processus, on ne peut que les encourager à échanger ces informations afin de mettre en évidence des inconsistances dans les documents fournis à différents moments de la transaction et par divers acteurs (expéditeurs, courtiers, transitaires, affréteurs,...). La question n'est pas tant l'existence ou l'accès à l'information que son traitement (collecte, centralisation et comparaison). Un traitement pertinent requiert un minimum de coordination des entités gouvernementales impliquées dans la surveillance et le contrôle des opérations. Le partage d'information et la coopération entre les agences au niveau national et international sont donc essentiels pour détecter des anomalies lors de l'étape du transport et réduire les opportunités d'utilisation du transport maritime pour des transferts déstabilisateurs. Un meilleur traitement des informations contribuerait à une augmentation des nombres de saisies pertinentes et de contrôles ciblés.

Signalons également que les prestataires de transport travaillent souvent en étroite collaboration avec les courtiers⁶⁵; collaboration qui se solde régulièrement par l'approvisionnement d'armes à des utilisateurs illicites ou non autorisés⁶⁶. Les définitions du courtage varient d'un État à un autre. Bien que les définitions du courtage n'incluent pas automatiquement les activités de transport, un contrôle efficace des courtiers, des activités du courtage, et de celles dites « connexes »⁶⁷ est complémentaire des efforts de renforcement des contrôles et de la surveillance des activités de transport.

63. Seasearcher fournit les caractéristiques du navire, ses déplacements, le positionnement du Système automatique d'identification - SAI (obligation imposée par l'IMO de posséder un SAI pour les navires d'une certaine taille), les sociétés de transport, les informations sur les ports et l'historique des incidents. Voir le site Internet Lloyds List Intelligence.

<http://www.lloydlistintelligence.com/llint/index.htm;jsessionid=23FB252417903D67DF9994153DC3008B>

64. L'IMO maintient une base de données de toutes les compagnies à qui a été assigné un numéro IMO. http://imonumbers.lrfairplay.com/logon.aspx?reason=denied_empty&script_name=/authenticated/detail.aspx&path_info=/authenticated/detail.aspx&owcode=1755511

65. Les activités de courtage de base comprennent la facilitation et la négociation des transactions d'armes ainsi que l'achat et la vente d'armes.

66. Amnesty International, *Des transferts meurtriers : les contrôles des transports dans le Traité sur le commerce des armes*, AI, 2010 p. 6.

67. Sous l'appellation « activités connexes » ou « activités liées aux courtages » peuvent se retrouver les activités suivantes : transports, logistique, services d'assurances et financiers liés à la vente et à la livraison d'armes. Pour plus d'information MOREAU Virginie et ANDERS Holgers, *Le contrôle du courtage des armes : Quelle mise en œuvre au sein de l'UE ?*, Rapport du GRIP, 2009/11.

Conclusion

Les trafiquants utilisent les flux légitimes du commerce et des entreprises basées dans des pays occidentaux pour mener leurs activités illicites au-delà de tout soupçon. Les réseaux illicites font preuve d'une incroyable capacité d'adaptation en modifiant leurs méthodes et leurs itinéraires à la suite par exemple de nouvelles sanctions.

Face aux pratiques des trafiquants, le constat est clair : il est impossible de surveiller tous les navires circulant par voie maritime et de contrôler tous les biens qui rentrent et sortent des ports. L'ampleur et la complexité du transport maritime en termes de méthodes – particulièrement la conteneurisation –, de déplacements, d'acteurs et de documents rendent ardues les tâches d'autorisation, de contrôle et de vérification de la part des autorités étatiques. Ces difficultés concernent tous les pays, même les pays qui sont munis de réglementations relativement strictes.

Si les États veulent renforcer leurs efforts dans la lutte contre le trafic d'armes par voie maritime, ils doivent renforcer leur rôle dans le contrôle de l'étape du transport des armes. Les douanes et les autorités en charge de l'octroi des licences doivent réfléchir à la pertinence et à l'opportunité de prendre en compte des indicateurs sur le transport maritime dans les évaluations des risques qu'ils mènent à leur niveau.

Cette note s'est intéressée à des aspects particuliers pour lesquels des informations sont disponibles que ce soit via les documents requis à différentes étapes de l'opération ou des bases de données. Ces aspects sont susceptibles d'éclairer sur le caractère douteux d'une cargaison, d'une transaction ou d'un navire : l'État de pavillon, les itinéraires empruntés (ports laxistes...), le type de navire, la condition du navire (l'âge), les divers prestataires de service de transport (certaines compagnies au passé trouble). Une évaluation des risques complète doit s'accompagner d'une démarche systématique de coopération, d'échanges d'information et de comparaison des documents afin de mettre en évidence des anomalies ou incohérences, notamment concernant l'utilisateur final ou la nature et la quantité des armes exportées.

En outre, les autorités de l'État du port constituent un filet supplémentaire de contrôle. Même si leur prérogative principale est de garantir le respect des standards environnementaux, de travaux et de sûreté, les contrôles de l'État du port représentent un maillon fort et unique de la chaîne de contrôle grâce à leur capacité d'inspection sur tous les navires dans le port sans devoir attendre l'autorisation de l'État de pavillon. Elles sont ainsi un outil important pour surveiller les activités des navires sous pavillon de complaisance et/ou aux faibles performances.

Il est essentiel pour les autorités étatiques d'améliorer leur connaissance du monde du transport maritime, de la logistique et des chaînes d'approvisionnements. À cet égard, l'opacité des pratiques du secteur du transport maritime et des approvisionnements commerciaux en général reste un obstacle important.

* * *

LEXIQUE DU TRANSPORT MARITIME⁶⁸

Affréteur (charterer) : personne, physique ou morale, qui loue un navire (à un propriétaire ou à un armateur exploitant) pour un temps donné (affrètement « à temps ») ou pour un voyage déterminé (affrètement « au voyage »). Le but de l'affréteur est d'effectuer des prestations de transports ou de service maritime.

Affrètement (remise de navire) : se distingue du contrat de transport (remise de marchandises). L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur. Le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret.

Armateur : celui qui exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Chaîne de transport multimodale : organisation d'un transport de marchandises utilisant plusieurs modes de transports: par exemple, le transport routier, puis le transport maritime, de nouveau le transport routier...

Chargeur (shipper) : personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et remet, dans la plupart des cas, la marchandise au transporteur.

Connaissance maritime : document essentiel émis en trois originaux. En le délivrant, le capitaine d'un navire, ou son agent, reconnaît avoir reçu les marchandises qui y sont mentionnées et s'engage à les transporter aux conditions convenues et à les délivrer à destination conformément aux instructions reçues moyennant le paiement du fret. Le connaissance est émis en exécution d'un contrat de transport. Sur présentation d'un des originaux à l'agent de la ligne au port de destination, il donne droit à la délivrance et donc à la remise des marchandises à destination.

Consignataires de navires : représentants du propriétaire ou de l'affréteur du navire ; ils organisent l'escale au port et, dans leurs fonctions d'agents maritimes, procurent le fret que le navire aura à transporter. Ils peuvent donc être en même temps entrepreneurs de manutention.

Destinataire (consignee) : personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport

EVP (conteneur) Équivalent Vingt Pieds : en anglais TEU ou Twenty Equivalent Unit. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

Fret : la marchandise proprement dite, mais aussi le prix du transport proprement dit (taux de fret).

Intermodalité : mise en oeuvre successive de plusieurs modes de transport à l'aide de moyens permettant d'éviter les ruptures de charge.

Lettre de transport maritime (LTM) : contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime et représentant le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se compare de préférence à la lettre de voiture internationale (CMR) et à la lettre de transport aérien (LTA).

Ligne régulière (par opposition aux navires affrétés ou « tramping ») : service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés. La desserte maritime est organisée selon un itinéraire fixe, les ports identifiés à desservir l'étant à

68. Largement basée sur le lexique présenté dans CUSSET Jean-Michel, Panorama des transports maritimes dans le monde. Informations et Commentaires, *Problèmes économiques*, 2.843 (2004) p. 9-15.

une fréquence déterminée. Le chargeur (industriel ou commerçant) désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.

Opérateur commercial (operator) : exploitateur d'un navire.

Trafic « ro-ro » : roll on-roll off, trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière.

Trafic au tramping ou à la demande : trafic transporté par un navire loué sous contrat, par opposition au navire de ligne régulière. Le navire est affrété au voyage ou à temps. Ce type de service concerne le transport du pétrole, des minerais de fer, du charbon et des céréales.

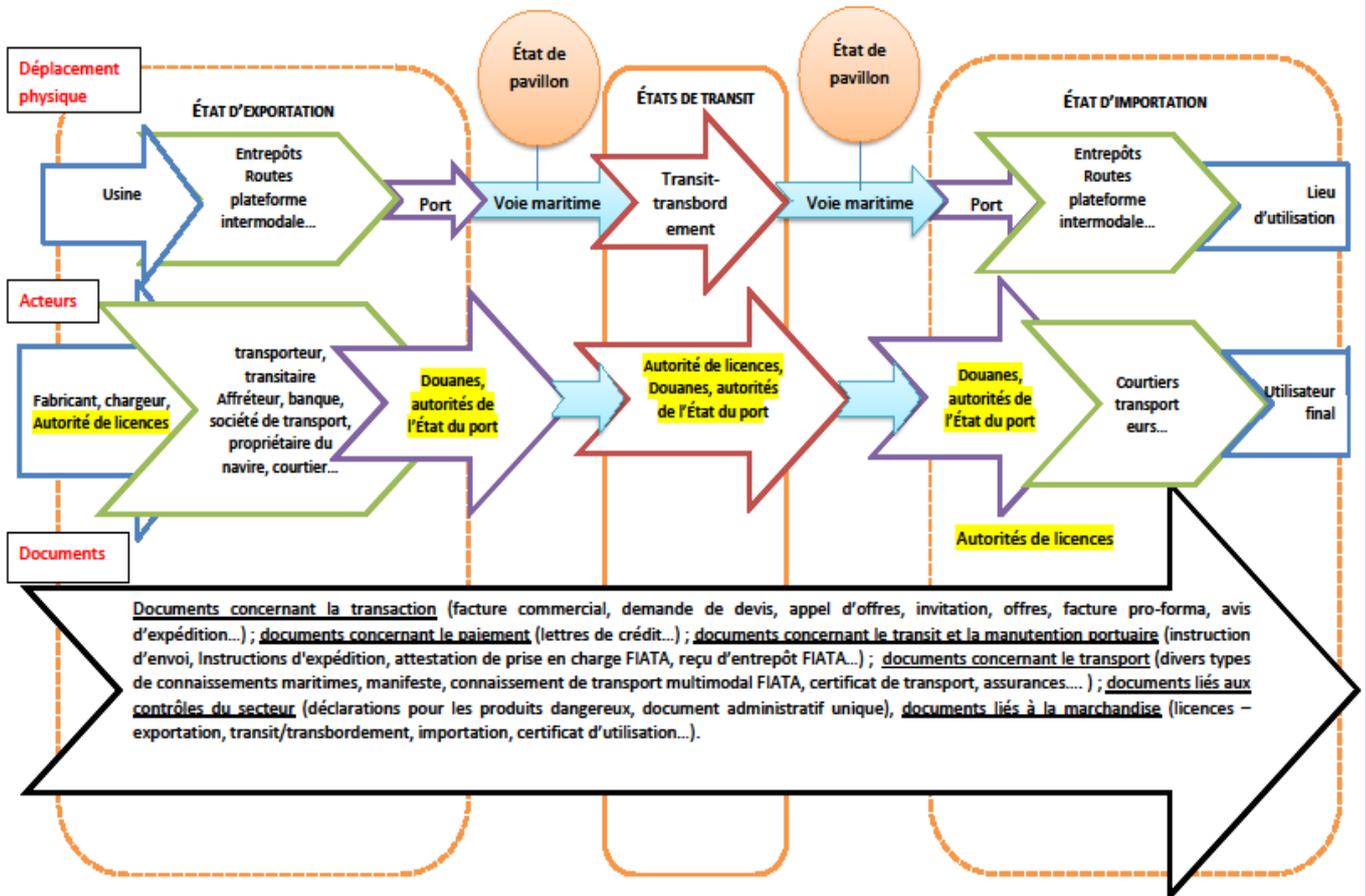
TPL : Tonne de Port en lourd (unité de mesure du tonnage d'un navire).

Transitaire maritime (freight forwarder): Intermédiaire et représentant portuaire prenant en charge pour le compte d'une entreprise exportatrice (ou importatrice) les opérations liées à la logistique (transport, stockage...), soit en tant que simple exécutant des ordres de son client (mandataire), soit en tant que coordinateur de ces opérations (commissionnaire).

Transporteur (carrier) : entité qui détient ou exploite des navires, des avions et d'autres véhicules, et qui est responsable du transport physique de marchandises au-delà des frontières.

Vracs : il s'agit, soit des liquides – surtout produits pétroliers – soit des solides – minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales.

Annexe n° 1 : Chaîne d'approvisionnement par voie maritime : déplacement physique, acteurs commerciaux et étatiques et documents⁶⁹



69. Graphe inspiré par Comité des Transports maritimes de l'OCDE, *loc. cit.*

Annexe n° 2 : Cas d'étude : *Thor Liberty*

Le navire *Thor Liberty* (n° IMO 9065273) appartient à la société Thorco et bat pavillon de l'île de Man (qui dépend du pavillon britannique tout en ayant un registre distinct). Thorco est une société danoise basée à Svendborg et qui opère 45 navires dans le monde⁷⁰. Le *Thor Liberty* est un des plus petits et des plus vieux de la compagnie (construit en 1994).

Lors d'une halte, le 14 décembre 2011, au port de Kotka (Finlande) pour charger une cargaison de chaînes d'ancres et de vieilles machines à papier⁷¹, l'autorité finlandaise de sécurité du transport (*traffic safety authority*) a mené un contrôle de routine sur le navire *Thor Liberty*. Celui-ci a révélé la présence d'explosifs mal emballés⁷² et a conduit à la découverte de 69 missiles Patriots (dans des emballages marqués « feux d'artifices ») et 150 t de nitroguadinine (explosif de haute vitesse servant à la propulsion de roquettes, missiles...).

Une enquête du service anti-criminalité des douanes finlandaises a été lancée pour mettre en lumière les nombreuses anomalies de cargaisons et de documents liés au voyage du *Thor Liberty*. En effet, les autorités finlandaises ont signalé de graves manquements, d'une part, au niveau des documents de transit pour les missiles (le transit de matériel de défense par le territoire finlandais doit être déclaré et est soumis à autorisation) et d'autre part, au niveau des explosifs qui n'étaient pas correctement stockés⁷³.

Absence de documents de transit pour les missiles

Selon les autorités finlandaises, aucune demande de transit n'aurait été introduite⁷⁴. De plus, si les autorités finlandaises ont déclaré que le port de Shanghai était la destination finale du navire, le destinataire final du matériel – tant les missiles que les explosifs – n'était pas clair. Ce doute a été renforcé par le fait que les missiles auraient été trouvés dans un conteneur dont l'étiquette indiquait « feux d'artifices »⁷⁵.

Les autorités allemandes se sont empressées de nier les allégations d'illégalité de la cargaison et de son destinataire. Elles ont affirmé que la Corée du Sud était destinataire des missiles. La Corée du Sud s'est, quant à elle, manifesté comme l'acheteur des missiles Patriot mais a déclaré ne rien avoir à faire avec les explosifs⁷⁶. Selon les autorités allemandes, la vente des missiles s'est faite légalement sur base d'un accord entre les deux États et les documents de transport et d'exportation étaient en ordre.

70. Christian Stadil.com, site consulté en juin 2012. <http://www.christianstadil.com/THORCO-SHIPPING-AS.2982.aspx>

71. *Germany : Impounded Patriot missiles en route to South Korea*, Associated Press, 22 décembre 2011. <http://www2.tbo.com/news/breaking-news/2011/dec/22/germany-impounded-patriot-missiles-en-route-to-sou-ar-339577/>

72. *Finland launches probe into China-bound Patriot missiles*, Agence France-Presse, 21 décembre 2011. <http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5iqKtKOVqtuffLWtyKEqVLBhpPQAQ?docId=CNG.6927ff1be5e8af964dd151420620ce33.541>

73. *Finland Probes Ship Full of Patriot Missiles and Explosives Bound for Shanghai*, The Maritime Executive, 21 décembre 2011. <http://www.maritime-executive.com/article/finland-probes-ship-full-of-patriot-missiles-explosives-bound-for-shanghai>

74. *De mystérieux missiles trouvés en Finlande sur un cargo en partance pour la Chine*, Le Monde, 23 décembre 2011.

75. *Finland finds Patriot missiles' on China-bound ship*, BBC News, 21 décembre 2012. <http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-16292244>

76. *South Korea wants impounded missiles "as early as possible"*, YLE, 28 décembre 2011. http://yle.fi/uutiset/south_korea_wants_impounded_missiles_quotas_early_as_possiblequot/3134671

Les autorités finlandaises ont finalement laissé repartir le navire. Les informations ne s'accordent néanmoins pas sur son contenu lors du départ. Certains affirment qu'une partie de la cargaison a été détruite par l'armée finlandaise sans donner de précision⁷⁷. Selon d'autres sources, le navire a pu repartir mais sans sa cargaison de missiles Patriot⁷⁸. Lors de plusieurs entretiens, le CEO de Thorco a déclaré ne pas être au courant de l'affaire et que la société Thorco n'avait rien fait de mal⁷⁹. La vente des missiles était donc légale, mais il reste que le transit sans les documents requis ne l'était pas.

Destination incertaine pour les explosifs

Selon les autorités finlandaises, les explosifs étaient destinés à un client en Chine⁸⁰. Le Thor Liberty a deux destinations connues et sûres en Chine : le port de Huangdo (Chine)⁸¹, où il se trouvait au moment de l'écriture de cette note fin mai, et le port de Qingdao, qu'il doit atteindre le 12 juin 2012 selon la compagnie Thorco⁸². Notons que plusieurs entreprises spécialisées dans les produits chimiques sont situées à Qingdao : Qingdao Horizon Aluminium⁸³, Qingdao Xinghe Graphite Co⁸⁴, Qingdao Yingli chemical co⁸⁵... Il semblerait que ces entreprises soient également impliquées dans la production d'équipements et de technologies pour la défense.

Le cas de Thor Liberty semble davantage l'exception que la règle : un contrôle de routine a permis la découverte d'une cargaison douteuse. Il permet néanmoins de mettre en exergue l'important travail des diverses autorités portuaires ainsi que l'importance de la vérification des documents.

77 *Ship held after missiles discovery cleared to travel again*, Agence France-Presse, 26 décembre 2011.

<http://www.guardian.co.uk/world/2011/dec/26/ship-missiles-discovery-cleared-travel>

78. *La Finlande autorise le cargo Thor Liberty à repartir sans son chargement de missiles*, Le Monde, 26 décembre 2011.

79. Thorco Shipping, *Statement Thor Liberty*, 27 décembre 2011 :

<http://www.thorcoshipping.com/2011/12/statement-thor-liberty/>

80. *Germany: Impounded Patriot missiles en route to South Korea*, Associated Press, 22 décembre 2011.

<http://www2.tbo.com/news/breaking-news/2011/dec/22/germany-impounded-patriot-missiles-en-route-to-sou-ar-339577/>

81. Voir la carte des navires en temps réel sur le site Marine Traffic.com :

http://www.marinetraffic.com/ais/fr/default.aspx?mmsi=235218000¢erx=120.2445¢ery=36.1053&zoom=10&type_color=7

82. Thorco, *Thorco Shipping Worldwide Positions – Latest Update 21st May 2012*.

<http://www.thorcoshipping.com/wp-content/uploads/2011/06/Thorco-Positions-21-May-2012.pdf>

83. Qingdao Horizon Aluminium Co., Ltd: http://www.aluhorizon.com/Industrial_profile.html

84. Qingdao Xinghe Graphite Co., Ltd: <http://www.qdxhsm.com/products/detail-en25.html>

85. Qingdao Yingli Chemical Co., Ltd: <http://www.yinglichem.com/productshow.aspx?pld=122>

Annexe n° 3 : Cas d'étude : l'Everest, l'Iran et CMA-CGM

L'Everest est un navire battant pavillon des îles Marshall et dont le n° IMO est 9300154. Ce navire appartient à une société basée à Hambourg, Rickmers Reederei GmgH & Cie et est affrété par la société de transport française CMA-CGM.

Le 27 octobre 2010, les forces de sécurité du Nigéria ont découvert 13 conteneurs contenant 240 tonnes de missiles, d'obus et de munitions. Selon le connaissance maritime, le contenu de ces conteneurs était du matériel de construction⁸⁶.

La compagnie responsable de l'exploitation du navire, la CMA-CGM, a indiqué qu'une entreprise iranienne, Behineh Trading Co, avait chargé les conteneurs sur le navire L'Everest en juillet 2010 au port de Bandar Abbas (Iran) à destination de Lagos (Nigéria)⁸⁷. Arrivé au port de Lagos après un arrêt à Mumbai (Inde), les intermédiaires iranien et nigérian n'ont pas pu prendre possession directement des conteneurs en raison de l'absence de deux formulaires obligatoires pour la procédure nigériane de dédouanement des marchandises : le formulaire M (importations) et le formulaire RAR (Risk Assessment Report)⁸⁸. Les conteneurs ont alors été placés dans un entrepôt de douanes entre juillet et octobre 2010⁸⁹.

Face à l'impossibilité d'obtenir les documents nécessaires pour prendre possession des conteneurs sans que soit menée une inspection, les intermédiaires ont cherché à réexporter les biens vers la Gambie en les requalifiant de marchandises diplomatiques. Ces manœuvres ont alerté les autorités nigérianes⁹⁰. Après une plainte du gouvernement fédéral nigérian, l'ONU a envoyé le 6 décembre 2010, un groupe d'experts pour déterminer l'origine des armes.

Un cas emblématique de trafic par voie maritime

Ce cas est illustratif de la majorité des trafics illicites par voie maritime. Premièrement, il met en lumière les tactiques utilisées pour la dissimulation des armes. Les caisses contenant les munitions étaient cachées derrière plusieurs caisses de plaques de marbre et entourées par des panneaux de laine de verre, ce qu'indiquait le connaissance maritime. Ce dernier était toutefois truffé de fausses déclarations. Selon le panel d'experts des Nations unies qui a enquêté sur cette affaire, l'Iran a essayé de cacher le destinataire réel de la cargaison d'armes en décrivant le destinataire dans le connaissance comme étant « to order », qui est une pratique commerciale courante⁹¹.

Deuxièmement, il montre comment de grandes sociétés de transport comme la CMA-CGM sont utilisées à leur insu par les trafiquants. Après la découverte de ce chargement illicite, la société

86. Nigeria : Arms Importation – UN Takes Action, Vanguard, 6 décembre 2010.

<http://allafrica.com/stories/201012060657.html> ; In recent months two more Iranian attempts to ship weapons were exposed, The Meire Amit Intelligence and Terrorism Information Center, ITIC Bulletin, 15 mars 2011.

<http://www.terrorism-info.org.il/en/article/17940>

87. La CMA-CGM a uniquement pris les conteneurs – qui étaient déjà remplis et scellés par la compagnie exportatrice Behineh Trading Co.

88. Arms Import: Frightening details uncovered, Vanguard, 7 novembre 2010.

<http://www.vanguardngr.com/2010/11/arms-import-the-frightening-details/>

89. Nigeria Intercepts Iran Arms Shipment, Arms control, décembre 2010.

http://www.armscontrol.org/act/2010_12/Nigeria_Iran

90. Nigeria: The Arms Imports: The Men Who Did it, All Africa, 1^{er} novembre 2010.

<http://allafrica.com/stories/201011010384.html>

91. Panel of experts established pursuant to resolution 1929 (2010) - Final Report.

<http://a-pln.org/wordpress/wp-content/uploads/2011/05/2011-05UNpanelofexpertsreportonIran-1.pdf>

française a nié toute connaissance du contenu des conteneurs et toute implication dans ce trafic. La CMA-CGM a ainsi souligné qu'elle est dans l'impossibilité de scanner tous les conteneurs qu'elle transporte ; elle traite plus de 10 millions de conteneurs par an. Les groupes mondiaux de transport maritime comme la CMA-CGM reçoivent les conteneurs scellés avec les documents de transport et peuvent les ouvrir uniquement en présence du client⁹².

De plus, la compagnie exportatrice iranienne ne semblait pas faire partie des compagnies iraniennes interdites. La CMA-CGM dispose, en effet, d'un système d'alerte informatique où sont référencées toutes les sociétés et personnes mises sur liste noire par les Nations unies, l'Union européenne et l'OFAC (Office of Foreign Assets Control), l'agence américaine de contrôle. Ce système ne s'est pas déclenché concernant la compagnie iranienne⁹³.

Un trafic qui aurait pu être évité ?

Plus de prudence de la part de la CMA-CGM et un meilleur partage des informations entre acteurs étatiques et ceux du secteur du transport maritime auraient pu prévenir cet incident. Si la compagnie Behineh Trading Company n'apparaissait sur aucune liste des Nations unies concernant les entités et individus faisant l'objet de sanctions internationales, elle avait déjà été épinglée par un membre de l'OCDE (Israël) comme un affréteur responsable d'une livraison illicite d'équipements militaires en 2009. Cependant, cette information n'avait pas été rendue publique à l'époque⁹⁴. Les 3 et 4 novembre 2009, la Marine israélienne avait arraisonné le MV Francop alors qu'il était en chemin depuis Damiette (Égypte) vers Lattaquié (Syrie). Ce navire, dont le propriétaire était la compagnie allemande Francop Schiffahrts GmbH & Co et qui battait pavillon d'Antigua et Bermuda depuis 2008, venait du port d'Anbar Abbas en Iran où la société iranienne Behineh Trading Co avait procédé à son chargement. Trente-six conteneurs avaient été découverts contenant entre 320 et 500 tonnes de munitions d'artillerie et de roquettes. Le panel de l'ONU, qui a étudié des échantillons des prises israéliennes, a noté que les munitions et les inscriptions (« ministère de la Défense » et logos des Gardiens de la révolution) étaient sensiblement les mêmes que celles retrouvées dans le chargement d'armes de l'Everest⁹⁵.

Depuis l'incident au Nigeria, la société française CMA-CGM dit refuser les conteneurs qui partent d'Iran⁹⁶. En parallèle, les conteneurs rentrant en Iran sont débarqués aux Émirats arabes unis pour être automatiquement scannés⁹⁷. De plus, en échange d'une communication publique positive en cas de problème, elle vient récemment de s'engager à respecter une charte de bonne conduite avec le ministère de la Défense français⁹⁸.

L'affaire de l'Everest a également permis de mettre au jour des accords secrets entre le président gambien Yahya Jammeh et l'Iran concernant des transferts d'armes. La Gambie servirait de plaque tournante pour les armes iraniennes notamment vers les rebelles de la Casamance⁹⁹. Signalons

92. *Trafic d'armes : les navires occidentaux impliqués*, *Le Monde*, 26-27 février 2012.

93. *Ibidem*.

94. GRIFFITHS Hugh, JENKS Michael, *loc. cit.*, p. 9.

95. Panel of experts established pursuant to resolution 1929 (2010) - Final Report.

96. Probablement à la suite de pression de la part des États-Unis. *Trafic d'armes : les navires occidentaux impliqués*, *Le Monde*, 26-27 février 2012.

97. *Ibidem*.

98. *Un trafic d'armes au profit des insurgés syriens se développe dans le Nord du Liban*, *Le Monde*, 10 mars 2012.

99. MAHJAR-BARDUCCI Anna, *Iran's Charm Offensive in Africa, Part II*, Gatestone Institute, 25 mars 2011.

<http://www.gatestoneinstitute.org/1989/iran-charm-offensive-in-africa-part-ii>

que l'Everest a très récemment changé de nom ; le navire est dorénavant connu sous le nom de John Rickmers¹⁰⁰.

L'histoire se répète

Après l'Everest, la CMA-CGM a été à nouveau impliquée indirectement dans un trafic d'armes. Les commandos de la Marine israélienne ont arrêté, le 15 mars 2011, au large de Chypre, le navire *Victoria*. À bord, ils ont trouvé 50 tonnes d'armes : 230 obus de mortier de 120 mm, 2.270 obus de mortier de 60 mm, 6 missiles anti navires C-704, 2 systèmes radar d'origine britannique et 2 lanceurs, 2 réceptacles hydrauliques pour les systèmes radar et 66.960 balles pour AK-47. Toutes les armes avaient des manuels d'utilisation en farsi¹⁰¹.

Ces armes ont été retrouvées cachées dans des sacs de lentilles syriennes. Le navire *Victoria* (n° IMO : 9290165) appartient à une société allemande Peter Doehle Schiffahrts KG, basée à Hambourg et est affrété par la CMA-CGM. Il se dirigeait alors du port de Mersin (Turquie) vers Alexandrie (Égypte). Cependant, selon les forces israéliennes, la véritable destination de cette cargaison était le port d'Al Arish (Égypte) d'où les armes auraient ensuite été transportées vers la bande de Gaza. Les forces israéliennes ont indiqué que la précédente étape du navire (avant Mersin) était le port de Lattaquié (Syrie)¹⁰². À nouveau, la CMA-CGM a affirmé que rien ne permettait de présager la nature illicite de la cargaison. Les mêmes arguments que dans le cas de l'Everest ont été utilisés par la CMA-CGM pour se débarrasser de ce scandale : impossibilité de tout inspecter, les documents en règle...¹⁰³.

100. Confirmation par la comparaison du n° IMO. Voir sur le site de CMA CGM (http://www.cma-cgm.fr/ProductsServices/ContainerShipping/VesselFleet/Navire_John_Rickmers_9300154.aspx) et de Marine Traffic (<http://www.marinetraffic.com/ais/shipdetails.aspx?mmsi=538090194>)

101. *50 Tons of Smuggled Weapons Seized*, Liveshots, 16 mars 2011.

<http://liveshots.blogs.foxnews.com/2011/03/16/50-tons-of-smuggled-weapons-seized/#ixzz1vCuYOm2B>

102. *More weapons on the Victoria were Iranian-made*, Israel Defense Forces, 20 mars 2011.

<http://dover.idf.il/IDF/English/News/today/2011/03/2007.htm>

103. *Victoria: La mise au point de CMA CGM face aux demandes américaines de sanctions*, Mer et Marine, 8 juin 2011.

<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116451>; *CMA CGM in arms drama*, Trade Winds, 15 mars 2011.

<http://www.tradewindsnews.com/liner/576794/cma-cgm-in-arms-drama>

Avec le soutien de la



Wallonie

Jihan Seniora est chargée de recherche pour le projet « Armes légères et transferts d'armes » au GRIP. Son travail porte notamment sur le contrôle des transferts d'armements de l'Union européenne et sur les mécanismes de transparence et d'échange d'information dans le domaine de l'armement conventionnel. Elle a récemment publié *La Position commune européenne en matière d'exportation d'armement, un outil de transparence ?* (Note d'analyse du GRIP, mars 2011) et *Armes légères : Gestion des frontières terrestres et trafic illicite* (Rapport du GRIP en collaboration avec Cédric Poitevin, mai 2010).

Quentin Royet est chercheur-stagiaire au GRIP.

Le **Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité (GRIP)**, créé en 1979, est un centre de recherche indépendant reconnu comme organisation d'éducation permanente par le Ministère de la Communauté française de Belgique. Le GRIP a pour objectif d'éclairer citoyens et décideurs sur les problèmes souvent complexes de défense et de sécurité, et souhaite ainsi contribuer à la diminution des tensions internationales et tendre vers un monde moins armé et plus sûr en soutenant les initiatives en faveur de la prévention des conflits, du désarmement et de l'amélioration de la maîtrise des armements. Le GRIP est composé d'une équipe de 22 collaborateurs permanents, dont 14 chercheurs universitaires, ainsi que de nombreux chercheurs-associés en Belgique et à l'étranger. < www.grip.org >